

# القوى البحرية العربية

## ودورها في مواجهة البرتغاليين

## في البحر الأحمر والمحيط الهندي

## في بداية القرن العاشر الهجري (١٦م)

د. طارق نافع الحمدي

### ١ - القوى البحرية العربية في مصر واليمن وفعاليتها الخيرية:

كانت مصر واليمن (وبخاصة القسم الجنوبي منها في عهد الظاهريين) من أهم مراكز القوى البحرية العربية الممتدة على سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي في منتهى القرن العاشر الهجري (١٦م)، أي قبيل الغزو العثماني لمناطق الشرق العربي. وقد قدر هذه القوى أن تلعب دوراً أساسياً في الوقوف أمام الغزو البرتغالي في المياه العربية من ناحية، وفي حماية الأماكن الإسلامية المقدسة من ناحية أخرى ونظراً لأن بلاد مصر واليمن تعتمدان بالدرجة الأولى في حياتهما الاقتصادية طوال العصور الوسطى وحتى مطلع العصور الحديثة على جلب التجارة الشرقية بواسطة سفنها إلى الخليج العربي والبحر الأحمر، والتي يتم نقلها برّاً حتى البحر المتوسط وتصل إلى أسواق أوروبا، فقد أدى تحول تجارة الشرق إلى طريق رأس الرجاء الصالح على يد البرتغاليين في نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر، وتعرض سيادة ونفوذ هاتين القوتين إلى الخطر من قبلهم، أدى إلى

ضعف الإمكانيات الاقتصادية لها من جهة، وتحفيزها على مواجهة هذا الخطر من جهة أخرى. وكانت القوة البحرية العربية إحدى الوسائل المهمة التي استخدمت لذلك<sup>(١)</sup>، إذا قامت هاتان القوتان. وبخاصة مصر، بتجهيز عدد من الحملات البحرية - الحربية بحاربة البرتغاليين في الهند.

وجهدت الحملة البحرية الأولى في مصر عام ٩١١ هـ / ١٥٠٥ م، وقد كان لاستجداء الأمراء المسلمين الهنود بالسلطان الغوري من العوامل الهامة التي شجعت على إرسال هذه الحملة إلى الهند. ويعتبر التبرؤالي خير من صور لنا هذه الحالة قائلاً:

«بعد أن وصلت مراكب البرتغاليين إلى الهند، وكانت الإمدادات تنزادف عليهم من البرتغال، وصاروا يقطعون الطريق على المسلمين، أسراً ونهباً، وبأخذون كل سفينة غصباً، إلى أن كثر ضررهم على المسلمين، وعم أذاهم على المسافرين، فأرسل السلطان مظفر شاه بن محمود شاه، سلطان كجرات يومئذ، إلى السلطان قانصوه الغوري، يستعين به على الفرع، ويطلب العدد والآلات والمدافع، لدفع ضرر الفرنج عن المسلمين... ومن أرسل إلى السلطان الغوري يطلب منه النجدة على الفرنج: السلطان عامر بن عبد الوهاب، لكثرة ضرر الفرنج بالمسلمين، في بحر اليمن وينادوها... وضعف جنود المسلمين في بحر اليمن عن مقاومتهم، لعدم معرفتهم بحرب البحر، واستعمال المدافع»<sup>(٢)</sup>.

وقد استجاب السلطان قانصوه الغوري لطلبات الأمراء الهنود، وكذلك لطلبات عامر بن عبد الوهاب الطاهري، بالنظر لعلاقات مصر التجارية المباشرة مع الهند وتضرر هذه المصالح بسبب تعرض البرتغاليين لها، فضلاً عن امتلاكها الأسلحة النارية الحديثة المائلة للأسلحة البرتغالية، التي كان يفتقر إليها غيرها.

عهدت الحملة المذكورة إلى الأمير حسين الكردي، وهي مؤلفة من مجموعة كبيرة من السفن الحربية، وأعداد كبيرة من المالكات السلطانية والأبحاش والزكمان والمغاربة الذين يشكلون أغلب أفراد هذه الحملة، لأنهم كانوا من البحارة<sup>(٣)</sup>،

وقد ضمت أيضاً عدداً غير قليل من التجارين والبنائين والفنيين الآخرين لمرافقة الحملة.

غادرت الحملة ميناء السويس في عام ٩١١ هـ / ١٥٠٥ م، قانجهت نحو جدة لبناء سور وأبراج لها خشبة مهاجمتها من قبل البرتغاليين<sup>(١)</sup>، وكانت هذه هي خطة المصريين بالنسبة لتغزو البحر الأحمر الأخرى. إذ ما كانت تصل الحملة إلى سواكن في السودان حتى استولت عليها وأقامت بها بعض الاستحكامات الخريبة. ونوجهت بعد ذلك إلى الموانئ اليمنية مثل جيزان وجزيرة كمران ومعا، ثم تقدمت إلى ساحل عدن<sup>(٢)</sup> وهنا تؤكد المصادر اليمنية مساندة الأمراء الطاهريين للحملة وذلك لاستنجادهم بالسلطان الغوري وتعهدهم بمساعدة أسطوله وتزويده بما يحتاج إليه من المؤن اللازمة، ويظهر أن الطاهريين قد وفوا بوعدهم، وهذا ما يمكن استدلاله من مواصلة الحملة سيرها إلى الهند لمواجهة البرتغاليين، على العكس مما حدث بينهم وبين المصريين ١٥١٤ - ١٥١٥<sup>(٣)</sup>.

وبالإضافة إلى ذلك فقد أدى الحصار البحري الذي فرضه البرتغاليون على السواحل العربية الجنوبية إلى إلحاق الضرر بها، مما دفع السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري إلى تجهيز حملة مماثلة للحملة المصرية في سنة ٩١٢ هـ / ١٥٠٧ م لغارة البرتغاليين في الهند، وهي تضم - كما يقول بوخرمة - أربعة عشر مركباً ما بين كبير وصغير فيها من المسلمين فوق ستائة<sup>(٤)</sup>. غير أن هذه الحملة كانت ضعيفة تعبر عن حقيقة ظروف السلطان عامر وإمكاناته، وهي كما يبدو كانت أضعف كثيراً عن القيام بمهمتها الصعبة في مواجهة البرتغاليين، ولهذا صممت المصادر اليمنية عن متابعة أخبارها أو إيرادها<sup>(٥)</sup>.

على أن الحملة البحرية المصرية بقيادة الأمير حسين الكردي استطاعت في بادئ الأمر إزلال هزيمة الأسطول البرتغالي في مياه ديو في خريف عام ٩١٤ هـ / ١٥٠٨ م بالتعاون مع الأمراء المسلمين الفتود، إلا أن البرتغاليين سارعوا في تجميع قوتهم البحرية لمواجهة التحالف المصري - الفندي فأحرزوا نصراً حاسماً في ٣

شباط ١٥٠٩، ودمروا جميع سفن الحملة<sup>(١٠٠)</sup>.

بعد اندحار المصريين في معركة «ديو البحرية» سنة ١٥٠٩ عمده السلطان الغوري إلى بناء قوة بحرية جديدة تمكنه من متابعة الحرب ضد البرتغاليين. وقد اتجه في ذلك إلى البنادقة وملوك الهند<sup>(١٠١)</sup> والسلطان العثماني بايزيد الثاني. وقد أمدّه البنادقة بالفعل بما يحتاجه لبناء قوة بحرية بحري إعدادها في السويس. إلا أن الحرب الصليبية التي كان يشنها فرسان القديس يوحنا من جزيرة رودس على السفن العربية - الإسلامية في البحر المتوسط قضت على إمدادات الأسطول المصري المتفق عليها مع البنادقة. إذ هاجم هؤلاء ثمانى عشرة سفينة مصرية كانت محملة بالأخشاب والأسلحة، وأتوا على آخرها سواء بإحراقها أو بإغراقها أو بالاستيلاء عليها. وكانت هذه الحادثة مثاراً لغضب السلطان الغوري، وعرقلة لجهوده في بناء قوة بحرية ثانية لمواجهة البرتغاليين<sup>(١٠٢)</sup>.

كما اتجه السلطان الغوري إلى السلطان العثماني بايزيد الثاني طالباً إمداده بالسلاح والأخشاب اللازمة لبناء القوة البحرية المصرية ومنشأً إياه مساعدته في العمل على حماية الأماكن الإسلامية المقدسة، وقد لبى السلطان العثماني نداء الإسلام، فجهز ما يحتاجه السلطان الغوري دون ما لحن أو مقابل. وقد وصلت هدبة العثمانيين إلى القاهرة في شوال سنة ٩١٦ هـ/ ١٥١١ وهي تحتوي على ثلاثمائة مدفع وثلاثين ألف سهم وأربعين قنطاراً من البارود إضافة إلى البنادق والمجاذيف والسهام والخيال والمراسي، وغير ذلك مما تحتاج إليه المراكب فشكره السلطان على ذلك. كما بعث نحو ألفين من البحارة العثمانيين لإعداد الأسطول المصري في السويس والمشاركة في الحملة المقبلة إلى الهند برئاسة سلمان الرئيس، والذي أصبح قبطاناً للأسطول المصري بعد إعداده<sup>(١٠٣)</sup>.

انشغل المصريون في السنوات التالية في بناء قوتهم البحرية في السويس، وفي غضون ذلك وصلتهم الأخبار بأن البرتغاليين غادروا الهند بقيادة البوكريك وهم في طريقهم إلى البحر الأحمر، وكان هدفهم من هذه الحملة هو تخريب جدة ومكة<sup>(١٠٤)</sup>. وفي هذا الوقت العصيب أرسل السلطان الغوري قوة بقيادة الأمير

حسين الكردي نائب جدة لمح وصول البرتغاليين إليها والاستيلاء عليها<sup>(١٤٨)</sup>. وتواصلت الإمدادات المصرية للأمير حسين الكردي، إلى أن تم أخيراً إعداد الحملة البحرية الأخيرة في سلسلة الحملات المصرية وذلك في سنة ١٥١٥ والتي عرفت حينذاك بحملة الهند، وعين الرئيس سلمان العثاني قائداً لها على أن يتولى قيادة الحملة الأمير حسين الكردي نائب جدة بمجرد وصولها إلى هناك<sup>(١٤٩)</sup>. وقد قدر ابن إياس عدد سفن الحملة بحوالي عشرين مركباً، وهي تضم حوالي ستة آلاف مقاتل، أغلبهم من البحارة العثانيين والمغاربة والتركمان والماليك<sup>(١٥٠)</sup>. على أن هذه الحملة البحرية لم يقدر لها النجاح في الذهاب إلى الهند ومحاربة البرتغاليين، وذلك لانشغالها في حروب جالية مع الأمراء الطاهريين في اليمن، وتركيزها على بناء التحصينات في الموانئ البحرية المختلفة في البحر الأحمر، وأمضت في ذلك وقتاً طويلاً وجهداً كبيراً إلى أن انهارت باتييار الدولة المملوكية في مصر<sup>(١٥١)</sup>.

## ٢- التحصينات البحرية العربية على سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي:

لم تكن الحملات البحرية التي جهزها المصريون الوسيلة الوحيدة ضد تهديدات البرتغاليين. فقد بنوا أيضاً عدداً من التحصينات الدفاعية على طول سواحل البحر الأحمر والمناطق المحاذية له، بشكل لم يسبق له مثيل من قبل في تلك المنطقة، حيث زودت تلك التحصينات بالمدافع في وجه المدافع البرتغالية الثقيلة<sup>(١٥٢)</sup>. وبعد ميناء جدة من أبرز الأمثلة على طبيعة الاستحكامات التي وضعها المصريون لتحصين سواحل البحر الأحمر. ففي عام ٩١١هـ / ١٥٠٥م. وفي أثناء الحملة المصرية الأولى إلى الهند بقيادة الأمير حسين الكردي، عاهدت له أمر تحصين ميناء جدة عن طريق بناء سور ضخم حولها، وقد أتم هذا الأمير بناء السور والأبراج في مدة ثلثين من ستين لتكون المدينة على استعداد لصدها عن عدوان برتغالي مفاجيء. تعرض له<sup>(١٥٣)</sup>، ويمكن أن يقال الأمر نفسه بالنسبة للموانئ المصرية مثل بنبع ورشيد والسويس<sup>(١٥٤)</sup>، وكذلك الثغور اليمنية التي أراد

المصريون أن يقيموا فيها تحصينات مماثلة لتلك التي أقاموها في جدة.

أما بالنسبة لعدن فيظهر بأن الطاهريين قد بدأوا بعملية تحصين هذه المدينة الاستراتيجية في مطلع القرن العاشر الهجري (١٦ م)<sup>(١١١)</sup>. وقد أثبتت التحصينات الدفاعية كالتقلاع والأبراج التي أقامها الطاهريون قدرة على صد الهجوم البرتغالي عن عدن في سنة ١٥١٣<sup>(١١٢)</sup>.

وهكذا يتراءى لنا أن بناء التحصينات الدفاعية على طول سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي كانت جزءاً من المخططات المصرية، وكذلك مخططات الطاهريين لإغلاق منافذ البحر الأحمر في وجه البرتغاليين وتأمين خط الرجعة للحملات المصرية الذاهبة إلى الهند.

### ٣- سفن الأسطول العربي الحربية وأنواعها في البحر الأحمر والمحيط الهندي:

يجدر بنا قبل التعرض لسفن الأسطول العربي الحربية في البحر الأحمر والمحيط الهندي في دراسة مراكز بناء هذه السفن وطريقة بنائها، وذلك لارتباط هذه العمليات بعضها ببعض الآخر. والظاهر أن السوس<sup>(١١٣)</sup> والطور<sup>(١١٤)</sup> كانت من أهم مراكز بناء السفن الحربية المصرية المرسلة إلى الهند لغاية البرتغاليين سنة ١٥٠٥ وسنة ١٥١٤ - ١٥١٥.

وعلى مشارف المحيط الهندي كانت هناك مدينة عدن التي عرفت أيضاً بكونها أحد مراكز بناء السفن الحربية العربية. فهي التي هبأت أربع عشرة سفينة للحملة التي بعثها الطاهريون إلى الهند لقتال البرتغاليين في سنة ١٥٠٧<sup>(١١٥)</sup>، وأصبحت عرضة لهجمات البرتغاليين الذين استهدفوا سفنها فأحرقوا ما يقرب من أربعين سفينة منها سنة ١٥١٣ - ١٥١٤<sup>(١١٦)</sup>.

ومن الملاحظ أن السفن العربية في البحر الأحمر والمحيط الهندي كانت من السفن الخفيفة وليست المسيرة كما هو الحال في سفن البحر المتوسط. ولعل من أحد أسباب بقاء السفن الخفيفة هو الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق التي نحن بصدددها. على العكس من السفن الخفيفة التي توفرت المواد اللازمة

والرعيصة لبنائها<sup>(٢٢٥)</sup>. كما أن شدة تمسك العرب بتقاليدهم وعاداتهم، جعلهم يحافظون على بناء السفن الخفيفة<sup>(٢٢٦)</sup>. والظاهر أن السبب الحقيقي في اتخاذ هذا النوع من السفن في البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي يرجع إلى كثرة الشعب المرجانية فيها<sup>(٢٢٧)</sup>، ولأن السفينة إذا ما كانت مسورة واصطدمت بالحجارة تحطمت، بينما إذا كانت مخيطة أعطت الثبوت فلا تنكسر<sup>(٢٢٨)</sup>.

ولكن يا ترى هل استبدل العرب هذه الطريقة في بناء سفنهم؟ الحقيقة أن العرب حاولوا تقليد البرتغاليين بعد وصولهم إلى المياه الشرقية وتفوقهم على السفن العربية، وهذا ما نلسمه في وجود بعض السفن العربية المسورة إلى جانب السفن الخفيفة في بداية القرن العاشر الهجري (١٦م)<sup>(٢٢٩)</sup>.

وكانت أهم سفن الأسطول الحربي العربي في الفترة موضوع البحث ما يلي:

١ - الغراب. جمعه أغربة وغريان وقد عرف العرب هذا النوع من السفن من أقدم العصور التاريخية، وظلوا يستخدمونه حتى بداية القرن السادس عشر<sup>(٢٣٠)</sup>. ولا يستبعد أن يكون اسمه مأخوذاً من اسم الغراب، ذلك لأن مقدمته على شكل رأسه كما هي العادة في صنع السفن<sup>(٢٣١)</sup>. وكان هناك نوعان من الأغربة كبيرة وصغيرة. فالأغربة الكبيرة استخدم فيها الشراع الواحد، في حين استخدم من الأغربة الصغيرة المجاذيف<sup>(٢٣٢)</sup>. وقد تكرر ذكر هذا النوع من السفن كثيراً في الحملات البحرية التي وجهها العرب ضد البرتغاليين وجاءت أول إشارة لها في حملة الأمير حسين الكردي الأول في سنة ١٥٠٥ التي ضمت ثلاثة أغربة<sup>(٢٣٣)</sup> واشتركت ثلاثة أخرى منها في حملة حسين الكردي الثانية سنة ٩١٦هـ/١٥١٠م<sup>(٢٣٤)</sup>، وكانت أكبر مجموعة من الأغربة عرفها البحر الأحمر هي تلك المجموعة التي أعدها المصريون في حملتهم الأخيرة سنة ٩٢١هـ/١٥١٥م حيث اشتملت على عشرين غراباً<sup>(٢٣٥)</sup>.

ويظهر أيضاً أن العثمانيين بعد غزوهم لمصر سنة ١٥١٧ قد استمروا في بناء بعض سفنهم الحربية من هذا النوع في حملاتهم الموجهة ضد البرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي<sup>(٢٣٦)</sup>.

٢ - البرشة. وهي نوع من أنواع السفن الحربية الكبيرة التي ضمنها الأسطول العربي<sup>(١٠)</sup> وهناك احتمال كبير بأن تكون البرشة هي من نوع السفينة العثمانية المسماة Barca التي استخدموها في السويس في منتصف القرن السادس عشر<sup>(١١)</sup>، وتلك التي عرفها الأوروبيون، ومنهم البرتغاليون باسم Bargo<sup>(١٢)</sup>. ولما كانت البرشة في السفن الحربية الكبيرة، فقد ضمت الحملة المصرية الأولى ضد البرتغاليين في سنة ١٥٠٥ هـ ثلاثة منها<sup>(١٣)</sup>.

٣ - الطليعة. وهي نوع من السفن الصغيرة مثلها مثل الطراد (أو السبق)، وأن الإشارة الوحيدة إلى الطليعة قد جاءت على لسان الصنعاني، حيث ذكر أن السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري قد قَدَّ جميع مراكبه في البحر ولم يسلم منها غير مركب وطلعتين<sup>(١٤)</sup>.

ولم تكن السفن الحربية هي السفن الوحيدة التي تألفت منها الأسطول العربي بل إنه كان يحتوي على سفن نقل أخرى لمراقفته الحملات البحرية، وهذا ما نشاهده في الحملة المصرية الأولى سنة ١٥٠٥ التي ضمت مجموعة من المراكب الحملة بالثبوتة وبالسلاح<sup>(١٥)</sup>.

أما الجلبة والسبق التي عرفت صناعتها سواحل المحيط الهندي، وظلت تجوب مياه هذا المحيط والبحر الأحمر طوال العصور الوسطى، فلم نجد لها أي ذكر في المصادر العربية التي تبحث في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، ولهذا فمن المحتمل أن تكون قد أصبحت قليلة الأهمية بالمقارنة مع السفن الحربية المذكورة، خصوصاً وأنها كانت من نوع السفن الصغيرة<sup>(١٦)</sup>. وعلى هذا النحو لعبت القوى البحرية العربية في مصر واليمن دوراً مهماً في التصدي للبرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي، وبفضلها أيضاً فشلت مخططات البرتغاليين ومحاولاتهم للسيطرة على البحر الأحمر وتغوره البحرية في بداية القرن العاشر الهجري (١٦ م).



- أباقة، د. فاروق عمر، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ (القاهرة، ١٩٧٦).
- ابن اباس، أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي، بذائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، ط ٢، ١٩٦٠).
- ابن الديبع، عبد الرحمن بن علي بن محمد، كتاب قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه محمد بن علي الأكرع الخوالي (القاهرة، ١٩٧٧) ٢ جزء.
- بو محزمة، قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، انظر الترجمة الانكليزية لشومان L. O. Shuman
- حوراني، جورج فاضلو، العرب والملاح في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر (القاهرة، ١٩٥٨).
- الحوي، محمد ياسين، تاريخ الأسطول العربي (دمشق، ١٩٤٥).
- دراج، أحمد، الممالك والفرنج في القرن التاسع الهجري - الخامس عشر الميلادي (القاهرة، ١٩٦١).
- سالم، د. مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨ - ١٦٣٥ (القاهرة، ط ٢، ١٩٧٤).
- شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري (بيروت، ١٩٧٧).
- الصنعاني، يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمد بن علي، غابة الأمان في أخبار القطر اليمني، تحقيق سعيد عبد الفتاح عاشور (القاهرة، ١٩٦٨) ٢ جزء.
- الصواف، د. فائق بكر ومحمد رمضان، د. مصطفى محمد أهمية ثغر جدة

في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦ م)، الدارة، العدد الثاني، السنة السادسة (١٩٨١)، صص ١٩٩ - ٢٢١.

العبادي، أحمد مختار، البحرية الإسلامية في مصر والشام في عصري الأيوبيين والمماليك (بيروت، ١٩٨١).

ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية (القاهرة، ١٩٦٧).  
النهرائي، قطب الدين محمد بن أحمد، الإعلام بإعلام بيت الله الحرام (بيروت، ١٩٦٤).

النهرائي، قطب الدين محمد بن أحمد، البرق النجدي في الفتح العثماني (الرياض، ١٩٦٧).

## ٢ - المصادر الأجنبية:

Ayalon, David, Gun Powder and Fire Arms in the Mamluk Kingdom. (London, 1956).

Dames, M. Longworth, 'The Portuguese and Turks in the Indian Ocean in the Sixteenth Century', *Journal of the Royal Asiatic Society*, Pt. I, (Jan. 1921), pp. 1-28.

Moreland, W. H., 'The Ships of the Arabian Sea About A.D. 1500', *Journal of the Royal Asiatic Society*, Part II, (April, 1939), pp. 173-192.

Norris, H. T. and F.W., 'The Historical Development of Aden Defences', *Geographical Journal*, Vol. CXXI, Part I (March, 1955), pp. 11-20.

Ross - E. Denson, 'the Portuguese in India and Arabia between 1507-1517'. — *J.R.A.S.*, (Oct. 1921), pp. 545-62.

Ross E. Denson, 'The Portuguese In India and Arabia, 1517-38, *J.R.A.S.*, (Jan. 1922), pp. 1-19.

Serjeant, R. B., 'The Portuguese of the South Arabian Coast, (Oxford, 1963).

Shuman, Lein Oebele, 'Political History of the Yemen at the beginning of the 16th Century, (Amsterdam, 1960).

Soucek, S., 'Certain Types of Ships in Ottoman Turkish Terminology', *Turcica: Revue D'Etudes Turques*, VII (Paris, 1975), pp. 233-248.

Tibbets, G. R., 'Arab Navigation in the Red Sea', *Geographical Journal*, Vol. 127, (1961), pp. 322-334.

## المراجع:

- (١) الدكتور سام مصطفى، الفتح العثماني الأول للبن ١٥٣٨ - ١٦٣٥ (القاهرة، ٢٠٢٢، ١٩٧٢) ص ٦٠. انظر أيضاً د. أحمد مختار العبادي، البحرية الإسلامية في مصر والشام في عصري الأيوبيين

- والثالث (بيروت، ١٩٨١) ص ٢٦٦ - ٢٦٨.
- (٢) قطب الدين محمد بن أحمد التبرولي، البرق اليمني في الفتح العثماني (الرياض، ١٩٦٧) ص ١٩.
- (٣) أبو البركات محمد بن أحمد الحلي بن ياس، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، ط ٢، ١٩٦٠) ج ٤ ص ٨٤.
- (٤) التبرولي، الإعلام بأعلام بيت الله الحرام (بيروت، ١٩٦٤) ص ٢٤٥ - ١٠٦.
- (٥) يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمد بن علي الصنعائي، غاية الأمل في أخبار القطر اليمني، تحقيق سعيد عبد الفتاح عاشور (القاهرة، ١٩٦٨) ق ٢ ص ٦٣٥.
- (٦) انظر عبد الرحمن بن علي بن محمد بن الدبيع، كتاب قوة العيون بأخبار اليمن اليوم، تحقيق محمد ابن علي الأحمري (القاهرة، ١٩٧٧)، ج ٢ ص ٢١١. الصنعائي، المصدر السابق، ق ٢ ص ٦٣٦. انظر أيضاً E. Dnsion Ross, "The Portuguese in India and Arabia, 1517-38", *Journal of The Royal Asiatic Society*, Pt. I, (Jan. 1922), p. 2.
- (٧) في ١٥١٣ عندما هاجم البرتغاليون عدن استنجد السلطان عامر بن عبد الوهاب بالسلطان الغوري، ووافى على قيام الأخير بناء قواعد بحرية على السواحل اليمنية. وعندما فشل الهجوم البرتغالي، وأنحر وصول المصريين إلى اليمن فقد تراجع السلطان عامر عن الوفاء بوعده، لما كان من الأمير حسين الكردي إلا أن قام بمهاجمة السواحل اليمنية بالقوة. د. فاروق عمر باطنة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ (القاهرة، ١٩٧٦) ص ٤٣. E. Dension Ross, "The Portuguese in India and Arabia between 1507-1517", *J.R.A.S.*, (Oct. 1921), p. 559.
- (٨) أبو الطيب عبدالله بن أحمد بن علي بن أبي محرم، فلاحه الخرفي وفيات أمهات الدهر والترجمة (الكتيرية) لشومان بعنوان: L. O. Shuman, *Polital History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century*, (Amsterdam, 1960), p. 60.
- (٩) إيالة، المصدر السابق، ص ٣٨.
- (١٠) ابن ياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ١٥٦. انظر أيضاً د. فائق بكر الصوفي ود. مصطفى محمد محمد ومضان، أهمية لمر جدة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦ م)، الإدارة العامة للثاني، السنة السادسة (١٩٨١) ص ٢٠٤.
- (١١) ابن ياس، ج ٤ ص ١٨٥.
- (١٢) المصدر نفسه، ص ١٩١ - ١٩٢.
- (١٣) ابن أبياس، المصدر السابق، ص ٢٠١.
- (١٤) انظر M. L. Dames, "The Portuguese in the Indian Ocean in the 16th Century", *Journal of the Royal Asiatic Society*, Pt. I, (Jan. 1921), p. 12.
- (١٥) ابن ياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٣٠٧ - ٨.
- (١٦) المصدر نفسه، ج ٤ ص ٤٦٧.
- (١٧) ابن أبياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٤٦٧.
- (١٨) لطفاً انظر ابن الدبيع، المصدر السابق، ج ٢ ص ٢٢٤ - ٦. الصنعائي، المصدر السابق، ص ٢ ص ٦١٣ - ٦١٤.

David Ayalon, *Gun Powder and Fire Arms in the Mamluk Kingdom* (London,

- (١٩) 1956), p. 50.
- (٢٠) فريد من التفاصيل عن سور جدة وأبراجها انظر د. الصواف ود. محمد رمضان، أهمية ثغر جدة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦٦٠ م) ص ٩٠١.
- (٢١) ابن أبياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٤٧٤.
- (٢٢) Ayalon, Op. Cit., p. 113.
- (٢٣) H. T. Norris and F. W. Penhney, 'The Historical development of Aden's Defences', *Geographical Journal*, Pt. I, (March, 1955), pp. 14-15.
- (٢٤) Ibid; See also Dames, Op. Cit., p. 12.
- (٢٥) ابن أبياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٢٣١، ٢٦٧.
- (٢٦) المصدر نفسه، ج ٤ ص ١٥١.
- (٢٧) بو هزيمة، المصدر السابق، (الترجمة الانكليزية) ص ٩٠.
- (٢٨) R. B. Serjeant, *The Portuguese Of the South Arabian Coast*, (Oxford, 1963), p. 42.
- (٢٩) جورج فاضل حوري، العرب والاتاحة في المحيط الهندي في المصور القديمة وأوقات العصور الوسطى، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر (القاهرة، ١٩٥٨) ص ٢٥٧ - A.
- (٣٠) حسن صالح شهاب، أسوار على تاريخ اليمن البحري (بيروت، ١٩٧٧) ص ٢٥٩.
- (٣١) G. R. Tibbetts, 'Arab Navigation in the Red Sea', *Geographical Journal*, Vol. 127 (1961), p. 333.
- (٣٢) شهاب، المصدر السابق، ص ٢٥٩.
- (٣٣) W. H. Moreland, 'The Ships of the Arabian Sea About A. D. 1500', *Journal of the Royal Asiatic Society*, Pt. 11, (April, 1939), pp. 181-2.
- (٣٤) سعد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وتاريخها الحالية (القاهرة، ١٩٦٧) ص ٣٥٩.
- (٣٥) محمد ياسين الحصري، تاريخ الأسطول العربي (دمشق، ١٩٤٥) ص ٣٩.
- (٣٦) Serjeant, Op. Cit., Appendix II, p. 134.
- (٣٧) بو هزيمة، المصدر السابق، (الترجمة الانكليزية) ص ٩: الصنعاني، المصدر السابق، ق ٢ ص ١٣٥.
- (٣٨) ابن الدبع، المصدر السابق، ج ٢ ص ٢١١.
- (٣٩) ابن أبياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٣٦٥.
- (٤٠) Serjeant, Op. Cit. p. 96.
- (٤١) انظر التبروني التوقي الخالي، ص ٣٤، ٧١، ٨٠.
- (٤٢) الصنعاني، المصدر السابق، ص ٩ ص ٣٦٦.
- (٤٣) S. Soucek, 'Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology', *Turkica: Revue D'Études Turques*: VII (Paris, 1975), pp. 242-3.
- (٤٤) بو هزيمة، المصدر السابق (الترجمة الانكليزية) حاشية الحقل ص ٦٢ - ٣.
- (٤٥) المصدر نفسه، ص ٩.
- (٤٦) الصنعاني، المصدر السابق، ق ٢ ص ٦٣٧.
- (٤٧) ابن أبياس، المصدر السابق، ج ٤ ص ٨٥.
- (٤٨) شهاب، المصدر السابق، ص ٢٦٩، ٢٧٣. ماهر، المصدر السابق، ص ٣٢٨، ص ٣٢٨ - ٣٢٩.